



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

FAKULTA STAVEBNÍ

FACULTY OF CIVIL ENGINEERING

ÚSTAV ARCHITEKTURY

INSTITUTE OF ARCHITECTURE

**NÁVRH SÍDELNÍ STRUKTURY SOUDOBÉHO
MĚSTA V HISTORICKÉM KONTEXTU.**

DESIGN OF SETTLEMENT STRUCTURE OF CONTEMPORARY CITY IN HISTORICAL
CONTEXT.

DIPLOMOVÁ PRÁCE

DIPLOMA THESIS

AUTOR PRÁCE

AUTHOR

Bc. Tomáš Suchanek

VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

Ing. arch. JAN MÁJEK, Ph.D.

BRNO 2021



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

FAKULTA STAVEBNÍ

Studijní program	N3504 Architektura a rozvoj sídel
Typ studijního programu	Navazující magisterský studijní program s prezenční formou studia
Studijní obor	3501T014 Architektura a rozvoj sídel
Pracoviště	Ústav architektury

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Student	Bc. Tomáš Suchanek
Název	Návrh sídelní struktury soudobého města v historickém kontextu.
Vedoucí práce	Ing. arch. Jan Májek, Ph.D.
Datum zadání	30. 11. 2020
Datum odevzdání	21. 5. 2021

V Brně dne 30. 11. 2020

doc. Ing. arch. Juraj Dulenčín, Ph.D.
Vedoucí ústavu

prof. Ing. Miroslav Bajer, CSc.
Děkan Fakulty stavební VUT

PODKLADY A LITERATURA

Územně plánovací dokumentace řešeného města (ZÚR, ÚP, RP).

Související vyhlášky, technické normy a hygienické předpisy.

GEHL, Jan. Města pro lidi. Brno: Partnerství, 2012. ISBN 9788026020806.

GEHL, Jan. Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství. Boskovice: Albert, 2000. ISBN 8085834790.

HNILIČKA, Pavel. Sídlní kaše: Otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů. Urbanismus. Brno: ERA, 2005. ISBN 80-7366-028-8.

HRŮZA, Jiří. Stavitelé měst. Praha: Agora, 2011. ISBN 9788086820088.

JACOBS, Jane. Ekonomie měst. Dolní Kounice: MOX NOX, 2012. ISBN 978-80-905064-1-1.

JEHLÍK, Jan. Rukověť urbanismu: architektura poznávání a navrhování prostředí. Praha: Ausdruck Books, 2016. ISBN 9788026095583.

JEHLÍK, Jan. Obec a sídlo: o krajině, urbanismu a architektuře. Praha: Ausdruck Books, 2013. Edice architektury. ISBN 978-80-260-5399-6.

KRIER, Léon. Architektura - volba nebo osud. Praha: Academia, 2001. ISBN 8020000127.

LYNCH, Kevin. Obraz města: The image of the city. Praha: Polygon, 2004. ISBN 8072730940.

MVRDV, MAAS, Winy, Jakob VAN RIJS a Richard KOEK. MVRDV. FAR MAX: Excursions on Density. 3. vyd. Rotterdam: 010 Publishers, 2006. ISBN 90-6450-587-x.

SCHENK, Leonhard, Oliver FRITZ, Rolo FUTTERER a Markus NEPL. Designing cities: basics, principles, projects. Basel: Birkhauser, [2013]. ISBN 978-3-0346-1325-5.

SITE, Camillo. Stavba měst podle uměleckých zásad. Vydal: ÚÚR, Brno, 2012.

ŠÉPKA, Jan a Mirka TŮMOVÁ. Jak se dělá město. Praha: Prostor - architektura, interiér, design, 2015. ISBN 978-80-87064-15-3.

ZÁSADY PRO VYPRACOVÁNÍ

Tématem diplomové práce je urbanistický návrh soudobé, resp. nadčasové městské struktury v řešeném městském prostoru. Úkolem je prokázat životaschopnost a celkovou udržitelnost navržené zástavby s důrazem na ekonomické, sociální a environmentální parametry. Bude navržen i odpovídající veřejný prostor (náměstí, třída, ulice) v této struktuře v podrobnějším zpracování.

Výkresová část bude zpracována s využitím CAD, textová část a případné tabulkové přílohy budou zpracovány v textovém a tabulkovém editoru PC. Ve stanoveném termínu bude výsledný elaborát odevzdán vedoucímu diplomové práce v úpravě a kompletaci podle jednotných pokynů Ústavu architektury FAST VUT v Brně. Při zpracování diplomového projektu je nezbytné řídit se směrnicí děkana č. 04/2019 Úprava, odevzdávání a zveřejňování závěrečných prací na Fakultě stavební Vysokého učení technického v Brně vč. všech dodatků a příloh.

Předepsané přílohy:

Seznam složek:

A. DOKLADOVÁ ČÁST

B. URBANISTICKÁ STUDIE:

- textová část A4 v předepsané podobě (s celkovým popisem navrženého řešení)

- urbanistická studie v úměrném měřítku a minimálním obsahu: Průzkumy a rozbor,

Výkres problémů, limitů, hodnot a záměrů, Výkres širších územních vztahů, Hlavní výkres,

Koordinační situace, Charakteristické půdorysy (1PP, 1NP, Typické podlaží, Střechy),

Charakteristické řezy, Klíčové pohledy, Perspektivní pohledy (vizualizace), Urbanistický

detail v úměrném měřítku, Další grafické přílohy komplexně prokazující kvality navrženého řešení.

- úplný projekt ve formátu 2xA3 a 1xB1 a presentační plakát 700/1000mm.

C. MODEL v úměrném měřítku, USB flash disk nebo CD s dokumentací celého projektu

STRUKTURA DIPLOMOVÉ PRÁCE

VŠKP vypracujte a rozčleňte podle dále uvedené struktury:

1. Textová část závěrečné práce zpracovaná podle platné Směrnice VUT "Úprava, odevzdávání a zveřejňování závěrečných prací" a platné Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání a zveřejňování závěrečných prací na FAST VUT" (povinná součást závěrečné práce).
2. Přílohy textové části závěrečné práce zpracované podle platné Směrnice VUT "Úprava, odevzdávání, a zveřejňování závěrečných prací" a platné Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání a zveřejňování závěrečných prací na FAST VUT" (nepovinná součást závěrečné práce v případě, že přílohy nejsou součástí textové části závěrečné práce, ale textovou část doplňují).

Ing. arch. Jan Májek, Ph.D.
Vedoucí diplomové práce

ABSTRAKT

Zadáním diplomové práce bylo vytvoření sídelní struktury na území katastrálního území města Náměšť nad Oslavou. Konkrétně v jihozápadní části obce, v místech dnešních zemědělských ploch. Hlavním záměrem práce je vytvoření kvalitní obytné struktury pro celé řešené území, která bude navazovat na přilehlou zástavbu a vytvářet centrum s městskou vybaveností pro tuto nově navrženou čtvrť. Klíčovým aspektem návrhu je dopravní napojení na stávající silniční síť města a překonání bariéry kterou tvoří železniční trať. Navržená zástavba reaguje na současné a budoucí předpokládané potřeby města. S přihlédnutím k velikosti je řešené území rozděleno do tří částí s ohledem na časové návaznosti a charakter zástavby. Z urbanistického hlediska, první fáze navazuje na stávající síť ulic a vytváří přechod mezi původní a navrženou zástavbou a navrhuje dopravní napojení řešeného území. Ve druhé a třetí fázi je řešena zbývající plocha řešeného území, systémem pravidelných ulic vedených v místech s malým sklonem terénu, propojených krátkými ulicemi s vyšším sklonem. Diplomová práce řeší propojení města a zeleně, zvyšuje atraktivitu území navržením veřejné vybavenosti a služeb a pracuje s pohledovými osami ze stávající zástavby na navrženou lokalitu.

KLÍČOVÁ SLOVA

Náměšť nad Oslavou, městská čtvrť, obytná čtvrť, urbanismus, veřejný prostor, obytný blok, dopravní napojení, terénní zlom, náměstí, park, bydlení, zeleň, zelený horizont

ABSTRACT

The topic of this master's thesis was to create a settlement structure on the territory of the cadastral territory of the town of Náměšť nad Oslavou. Specifically in the southwestern part of the town, in the places of today's agricultural areas. The main goal of the thesis is to create a quality residential structure for the entire area, which will connect to the surrounding development, to create a center with urban amenities for this newly designed neighborhood. A key aspect of the design is the transport connection to the existing road network of the city and overcoming the barrier formed by the railway line. The proposed development responds to the current and future anticipated needs of the city. Taking into account the size, the proposed area is divided into three parts with regard to the time sequence and the nature of the development. From an urban point of view, the first phase builds on the existing network of streets and creates a transition between the original and the proposed development and proposes transport connections to the area. In the second and third phase, the remaining area of the proposed area is resolved, by a system of regular streets designed in places with a small slope of the terrain, connected by short streets with a higher slope. The master's thesis addresses the connection between the city and greenery, increases the attractiveness of the area by designing public facilities and services and works with visual axes from the existing housing and commercial development to the proposed location.

KEYWORDS

Náměšť nad Oslavou, city district, residential area, urbanism, public space, residential block, transport connection, landscaping, square, park, housing, greenery, green horizon

BIBLIOGRAFICKÁ CITACE

Bc. Tomáš Suchanek *Návrh sídelní struktury soudobého města v historickém kontextu..*
Brno, 2021. 37 s., 66 s. příl. Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně,
Fakulta stavební, Ústav architektury. Vedoucí práce Ing. arch. Jan Májek, Ph.D.

PROHLÁŠENÍ O SHODĚ LISTINNÉ A ELEKTRONICKÉ FORMY ZÁVĚREČNÉ PRÁCE

Prohlašuji, že elektronická forma odevzdané diplomové práce s názvem *Návrh sídelní struktury soudobého města v historickém kontextu*. je shodná s odevzdanou listinnou formou.

V Brně dne 21. 5. 2021

Bc. Tomáš Suchanek
autor práce

PROHLÁŠENÍ O PŮVODNOSTI ZÁVĚREČNÉ PRÁCE

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci s názvem *Návrh sídelní struktury soudobého města v historickém kontextu*. zpracoval(a) samostatně a že jsem uvedl(a) všechny použité informační zdroje.

V Brně dne 21. 5. 2021

Bc. Tomáš Suchanek
autor práce

PODĚKOVÁNÍ

Tímto bych rád poděkoval vedoucímu diplomové práce Ing. arch. Janu Májkovi, Ph.D., za ochotu a podporu během konzultací. Vážím si Vašich cenných rad a připomínek a děkuji za maximální snahu o běžný průběh diplomové práce i za neobvyklé situace v době pandemie.

Stejně tak děkuji panu doc. Janu Pavlíčkovi, CSc., za jeho konzultace ohledně dopravního řešení a napojení.

Dále bych chtěl poděkovat své rodině a přátelům, za jejich trpělivost a neuvěřitelnou podporu, kterou mi dodávali jak při zpracovávání diplomové práce, tak i během celého studia.

V Brně dne 21. 5. 2021

Bc. Tomáš Suchanek
autor práce

OBSAH

- a) titulní list
- b) zadání VŠKP
- c) abstrakt a klíčová slova v českém a anglickém jazyce
- d) bibliografická citace VŠKP podle ČSN ISO 690
- e) prohlášení autora o původnosti práce, prohlášení autora o shodě listinné a elektronické formy VŠKP
- f) poděkování
- g) obsah
- h) úvod
- i) vlastní text práce
- j) závěr
- k) seznam použitých zdrojů
- l) seznam použitých zkratk a symbolů
- m) seznam příloh

ÚVOD

Tato diplomová práce se zabývá návrhem sídelní struktury soudobého města, v Náměšti nad Oslavou, a to v historickém kontextu. Konkrétně je předmětem diplomové práce jihovýchodní část města. Řešená parcela je v současné době nezastavěná a je využívána jako plochy pro zemědělství. Výsledkem diplomové práce je urbanistická studie, která se snaží najít vhodné prostorové řešení pro celou řešenou lokalitu a provázat nově navrženou strukturu se současným městem. Klíčové pro návrh je dopravní napojení území na stávající komunikace a překonání bariéry, kterou je železniční trať. Dalšími ovlivňujícími faktory jsou velikost území, je potřeba uvažovat nad rozčleněním území na jednotlivé fáze, které budou reagovat na aktuální potřeby obyvatel města. Dále svažitosť terénu, která je pro Náměšť charakteristická. V neposlední řadě musí být návrh ovlivněn přírodními dominantami území. V těsné blízkosti řešeného území se nachází Vícenický žleb, jenž je pokryt hustým porostem dřevin s přehradou na jeho dně.

**VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ
FAKULTA STAVEBNÍ**

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

1. ANALÝZA MĚSTA

ZÁKLADNÍ INFORMACE NÁMĚŠŤ NAD OSLAVOU

KRAJ:	Vysočina
OKRES:	Třebíč
POČET OBYVATEL:	4 996 (2011)
PLOCHA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ:	29,2 ha
KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ:	Náměšť Nad Oslavou
NADMOŘSKÁ VÝŠKA Ř.Ú.:	386-422 m.n.m.

Řešené město Náměšť nad Oslavou leží 20 km východně od Třebíče na řece Oslavě. Od roku 2003 je sídlem správního úřadu třetího stupně, který spravuje jeden z 15 územních celků, ze kterých je kraj Vysočina sestaven. V současné době má Náměšť spolu s přidruženými obcemi (Jedov, Otradice a Zňátky - které jsou zároveň i katastrálními územími) asi 5200 obyvatel. Největším katastrálním územím je Náměšť nad Oslavou, o rozloze něco málo přes 810 hektarů. Celkově má město 1870 hektarů.

Město leží v kopcovité krajině, po obou stranách řeky Oslavy a zahrnuje velmi členité území od údolní nivy až po strmé svahy nad řekou. Boční přítoky řeky vytváří několik příčných strmých údolí.

Z hlediska kompozice se město vzhledem k historickému jádru rozšiřuje excentricky. Tato skutečnost je dána terénem a polohu silniční a železniční sítě procházejících územím západovýchodním směrem v místech nejmenších terénních bariér. Občanská vybavenost je vázána především na centrální zónu města, a to historické jádro a prostor mezi ulicemi Třebíčská a Nádražní.

1.1 ŠIRŠÍ VZTAHY V RÁMCI ČR

V rámci České republiky má město Náměšť nad Oslavou poměrně dobrou polohu. Nachází se dojezdové vzdálenosti od Brna, po dálnici D1 a silnici I/23 je trasa překonatelná za asi 40 minut. Sjezd na dálnici D1 směrem na Prahu, je nejbližší u nedaleké Velké Bíteše, cesta automobilem do hlavního města trvá tedy necelých dvě a půl hodiny.

1.2 ŠIRŠÍ VZTAHY V RÁMCI REGIONU

Jak již bylo výše uvedeno, město leží v okrese Třebíč, od kterého je vzdálené zhruba 20 km. Dalším významným městem v okolí je Jihlava. Toto krajské město je vzdálené asi 60 kilometrů z Náměště.

Výhodou polohy je také blízkost jaderné elektrárny v Dukovanech, které jsou významným zaměstnavatelem v regionu, jak je známo, je naplánováno rozšiřování této elektrárny. Dalším významným zaměstnavatelem v okolí je Armáda České republiky, konkrétně vojenské letiště, ležící v obci Sedlec, asi 8 kilometrů z Náměště.

1.3 ZÁJMOVÁ ÚZEMÍ VE MĚSTĚ

Město Náměšť nad Oslavou je malebné maloměsto, s historickým centrem, nad ním se tyčícím státním zámekem. Na historickém Masarykově náměstí se nachází i městský úřad, který je využíván i obyvateli z okolních obcí.

Historické centrum, a právě onen zámek, se zahradami a oborou, jsou největším lákadlem pro návštěvníky, hlavně v turistické sezóně. Dalším místem ve městě, které je využíváno nejen obyvateli Náměště je komerční zóna, v ulici Třebíčská a vlakové a autobusové nádraží. Jako významný cíl rekreace se dá považovat i rybník Rathan, v jehož okolí bylo v posledních letech provedeno několik krajinářských úprav a v sezóně je rybník hojně využíván ke koupání.

2. ANALÝZA HISTORIE A VÝVOJE MĚSTA

2.1 ČASOVÁ OSA VÝVOJE A VÝZNAMNÝCH UDÁLOSTÍ V HISTORII NÁMĚŠTĚ

1224	první zmínka o Náměšti, hrad byl majetkem rodu Mezeříčských z Lomnic
1304	Během tažení rakouských a uherských vojsk proti Václavu III., byla Náměšť zničena kumánskými hordami
1408	Hrad opět dobyt a značně poškozen Lackem z Kravař
pol. 15. st.	Panství získal diplomat krále Jiřího, Ctibor Tovačovský z Cimburka
1481	Náměšť získává znovu do vlastnictví rod Mezeříčských z Lomnice, Václav z Lomnice zakládá tiskárnu
1533	Panství získává Jan starší ze Žerotína - přestavba hradu na renesanční zámek
1562+	v zámecké tiskárně byla vytištěna Bible kralická
1628	Novým majitelem panství se stává Albrecht z Valdštejna
18 st.	Povýšení na městečko + vlastní znak
1752	celé panství koupil Bedřich Vilém z Haugvic
1759	velký požár - vyhořela radnice a množství statků, byl založen kapucínský klášter
1795	v kapucínském klášteře zřízena manufaktura na výrobu látek
1850	Náměšť se stává sídlem okresního soudu, berního úřadu a dalších institucí
1886	napojení na železnici
1923	Náměšť byla povýšena na město
2003	Náměšť se stala třetí obcí s rozšířenou působností v okrese Třebíč

2.2 ÚZEMNÍ VÝVOJ MĚSTA V ČASE

Viz příloha B1 č.02 – Analýza historie. Na historických mapách a ortofoto snímcích můžeme zhodnotit excentrický územní vývoj města. Císařské otisky z roku 1825 ukazují že nejstaršími stavbami ve městě jsou právě zámek s přilehlými hospodářskými budovami. Zámek, původně hrad, byl na rozlehlý renesanční zámek přestavěn Žerotíny. Obytné objekty a statky byly v okolí dnešního Masarykova náměstí a na břehu řeky Oslavy. V severní části vznikla zástavba dělnických domků, na dnešní ulici Červené domky. V údolí, v místech dnešního parkoviště obchodní zóny, se nacházely chovné rybníky.

V roce 1886 byla do provozu uvedena železnice v úseku Zastávky u Brna do Okřísek a tím došlo k železničnímu spojení Třebíči s Brnem.

Dále se zástavba rozšiřovala podél hlavní silnice spojující Třebíč s Brnem. Rozšiřování města v západní části bylo dáno hlavně kvůli specifické topografii terénu. Průmyslové objekty byly strategicky soustředěny v podzámčí, podél řeky.

V poválečném období byly zrušeny chovné rybníky, a zástavba se začala rozšiřovat na jih, na dnešní ulici Boženy Němcové. V západní části se začala rozvíjet zástavba menších bytových objektů. Ve východní části, vznikala zástavba mezi Králickou oborou a řekou.

Dále se zástavba zahušťovala a excentricky rozšiřovala do dnešní podoby. Zástavba s vyšší hustotou osídlení je situována v severozápadní a jihozápadní části města. Čtvrť bytových domů na jižním svahu vznikla z důvodu potřeby ubytování zaměstnanců vojenského letiště.

2.3 VÝVOJ POČTU OBYVATEL V ČASE

Velký nárůst objektů a obyvatel nastal během druhé poloviny 19. století, díky zřízení manufaktury na výrobu látek. Na přelomu 20 století však počet obyvatel klesl asi o polovinu. Vývoj počtu obyvatel města byl ovlivněn i druhem vznikající zástavby. Ve druhé polovině minulého století, kdyby byly stavěny panelové bytové domy došlo k exponenciálnímu růstu počtu obyvatel. Koncem minulého století byly v jižní části města vystavěny bytové domy, primárně za účelem ubytování zaměstnanců nedalekého vojenského letiště. V posledních desetiletích vznikaly ve městě primárně rodinné domy a bytové jednotky případnými střešními vestavbami či nástavbami. Počet obyvatel se ve sledovaném období 150 let téměř ztrojnásobil na dnešních pět tisíc.

3. ANALÝZA FUNKCÍ A OBJEKTŮ

3.1 VEŘEJNÁ VYBAVENOST

Obecně se dá říct, že Náměšť je vzhledem ke své velikosti a poloze dobře vybavena. Většina významných administrativních a správních objektů se nachází přímo v historickém centru města, na Masarykově náměstí. Celé Masarykovo náměstí má komerční parter, vyšší patra slouží převážně pro bydlení, administrativu či krátkodobé ubytování. Nachází se zde poměrně dost školských institucí - dvě základní školy které zároveň slouží jako spádové pro okolní menší obce, mateřské školy, několik budov využívá základní umělecká škola. Co se týče komerčních prostor ve městě, největší prodejnu jsou markety Penny a Coop. V okolí obchodu Coop se nachází více různých prodejen, spíše maloměstského charakteru - železářství, hobby market, automoto apod. V Náměšti se nachází poměrně velký Penzion pro seniory, s kapacitou 94 lůžek, z toho 10 je pro ubytované se zvláštním režimem. Právě i díky tomuto penzionu je hned za ním rehabilitační středisko, a nedaleko se nachází poliklinika s lékarnou a ordinacemi lékařů. Další ordinace lékařů se nachází u komerční zóny u hlavní silnice. Co se týče

kulturních objektů, má Náměšť nově zrekonstruovanou bývalou tkalcovskou halu, kde se pořádají vnitřní akce s velkou kapacitou. Další společenské akce, pokud jsou venkovní, se pořádají převážně na v zámeckém areálu, anebo v historickém centru, kde se jako zázemí využívají objekty ZŠ či DDM. V minulosti byl pro kulturní akce a jako kino využíván objekt Sokolovny, který je v současnosti rekonstruován.

V blízkosti Sokola, jsou situovány plochy pro sport s rekreací – tři tenisová hřiště se zázemím a dětským hřištěm. Další plochy pro sport jsou situovány v severní části, v ulici Červené domky, kde jsou dvě fotbalová hřiště, zimní stadion, další tři tenisové kurty, skatepark a kynologické cvičiště.

Obecně se dá říct, že veškerá vybavenost se nachází v severní části města a obyvatelé v jižní části, tedy za železnicí, jsou nuceni za službami docházet do historického centra či komerční oblasti. V jižní části města se nenachází ani žádný významnější veřejný prostor.

3.2 HIERARCHIE PROSTORU A BARIÉRY

Největší bariérou pro prostupnost města je železniční trať. Jediným spojením jižní části města za koleje, je úrovnňový železniční přejezd na ulici Boženy Němcové. Při detailním pohledu na ortofoto snímky, nebo při osobní prohlídce je však znatelné že chodci si železniční trať prochází kde je to možné. V západní části to je komplikované z důvodu počtu tratí a odstavných vleček.

Z důvodu převažující individuální zástavby rodinných domů se soukromými zahradami, je většina města nepropustná či soukromá a bloky jsou prostupné po obvodu. V historickém centru je několik zachovaných pěších uliček. Veřejné a tím pádem prostupné území jsou v okolí panelových a bytových domů. Prostory mezi domy a vnitrobloky jsou vybaveny dětskými hřišti a malými sportovišti.

Jak již bylo zmíněno, město má značně proměnlivý terén, a některé jeho okraje, včetně hranice námi řešeného území jsou neprůchozí z důvodu prudkého zlomu terénu.

Další, spíše psychologickou bariérou pro pohyb chodce ve městě, je hlavní tah městem. Největší bariéru vnímám v místě Náměstí míru, kde je i jediný světelně ovládaný přechod pro chodce.

3.3 ÚZEMNÍ PLÁN

Územní plán je pro stávající zastavěné plochy zpracován poměrně podrobně. V námi řešeném území jsou plochy navrženy pro bydlení individuální a smíšené plochy obytné městské. Pás na nejvyšších místech je navržen pro tělovýchovu a sportovní zařízení. V textové části ÚP se můžeme dočíst, že řešené území je podmíněno vypracováním územní studie. Západně od řešeného území jsou navrženy rozvojové plochy pro průmysl. Další rozvojové plochy obce pro individuální bydlení, se nachází na severozápadě obce, kde jsou navrženy plochy pro individuálním bydlení. V areálu bývalého závodu Habitat, jsou navrženy plochy smíšené obytné - v centrech měst. Pro toto území již byla zpracována územní studie.

3.4 CHARAKTER ZÁSTAVBY

Městská struktura Náměště se dá rozdělit do pěti kategorií – zámek s přílehlými původně hospodářskými, dnes obytnými objekty, situovaný na terénním zlomu ve východní části města nad řekou, pod ním halové a

výrobní objekty. Další jsou situovány v prostoru mezi ulicí Třebíčskou a železniční tratí, podél řeky a v jižní části, na meandru řeky. Dále historická struktura, v okolí Masarykova náměstí a Náměstí míru. Dále už primárně obytné individuální či bytové domy. Přejíždějí mezi bytovými a rodinnými domy působí v některých místech konfliktně, například na ulici Petra Kříčky, kdy je rodinný dům, novostavba, bungalov, umístěn asi 6 metrů od oken bytového domu z šedesátých let.

3.5 PODLAŽNOST A TERÉN

Jak již bylo zmíněno, město má značně proměnlivý terén, nejnižší položen je logicky tok řeky Oslavy. Na něj navazuje historické centrum města, jehož výškovou dominantu tvoří kostel sv. Jana Křtitele. Dále je zástavba nejčastěji dvou až třípodlažní. Silniční tah, vedený v údolí, lemuje nízkopodlažní komerční a rodinné domy. Objekty s vyšší podlažností jsou umístěny výše na svazích od hlavní ulice. Na severozápadě města, jsou průměrně čtyřpodlažní ale i osmipodlažní bytové domy. Významnou dominantou při pohledu z námi řešeného území je čtyřpodlažní penzion pro seniory. A samozřejmě specificky umístěný státní zámek. Naopak, při pohledu ze zámku, jsou při pohledu na jižní část města panelové domy na vrcholu jižního svahu a také komín kotelny která je u těchto bytových domů.

4. ANALÝZA DOPRAVY

4.1 ŠIRŠÍ VZTAHY

Město má výhodnou polohu, co se týče blízkosti Brna či Třebíče. Do Brna se autem dopravíme za necelých 40 minut. Hlavní silniční tah je jasně silnice I/23, propojující Jihomoravský a Jihočeský kraj přes Vysočinu Velkou výhodou je blízkost sjezdu na dálnici D1, který je po silnici druhé třídy č.399 směr Velká Bíteš asi 12 minut jízdy.

Napojení okolních obcí na spádovou Náměšť je vyhovující, území je obsluhováno i hromadnou dopravou.

4.2 ZHODNOCENÍ DOPRAVNÍ SITUACE VE MĚSTĚ

Hlavní a nejvytíženější silniční tah je ve městě veden ulicemi Brněnská a Třebíčská. Na tomto tahu jsou dva kruhové objezdy a jediný světelně řízený přechod pro chodce. Dalšími významnými tahy procházející městem jsou silnice II/399, vedena ve východní části, která propojuje Náměšť s Velkou Bíteší, a silnice III. třídy, na jihovýchodě III/39212 směrem na Dukovany (asi 17km), severovýchodě III/3995 směr Jedov a Naloučany a na severozápadě silnice III/3906 směr Očmanice. Zbylé komunikace silniční sítě jsou místního významu. Síť je z většinou vedena způsobem silnic, které jsou s mírným sklonem a jsou propojeny prudkými příčnými silnicemi. Zvláště může působit místní komunikace, která je souběžně se silnicí I/23, mezi kruhovými objezdy. Tato komunikace je pro přístup a vjezd k jednotlivým rodinným domům.

Jak již bylo zmíněno, město je rozděleno železniční tratí na severní a jižní část, kdy jediný dopravní napojení těchto dvou částí je vedeno ulicí Boženy Němcové. Tento železniční přejezd je úrovněvý a světelně ovládaný se

závorami. V západní části města je u kruhového objezdu druhý železniční přejezd, který je nevyužívaný s trvale spuštěnou závorou.

4.2.1 PARKOVÁNÍ

Ve městě se nachází několik významnějších veřejných parkovišť. U vlakového nádraží a autobusové zastávky, v obchodní zóně na ulici Třebíčská, parkovací stání na Masarykově náměstí, u obchodního domu Penny či na sídlištích – jejich polohy a velikosti jsou zaznačeny v situaci analýzy dopravy, viz Příloha B1, č.04. Auta v ulicích s rodinnými domy běžně parkují u krajnice a většinou díky šířce komunikací umožňují plynulost dopravy. Při několika návštěvách města jsem zhodnotil že nedostatek parkovacích stání je právě v oblastech s bytovými objekty. Situace se zdála horší v jižní části, „za železnici“, tam ale v průběhu jara začala rekonstrukce místních komunikací, která pravděpodobně vytvoří další parkovací stání v této oblasti.

4.2.2 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

Ve městě se nachází vlaková stanice a několik zastávek autobusové dopravy na významných silnicích. Vlakové spoje jsou průměrně asi jednou za hodinu. Jak rychlíky (Brno-České Budějovice, Brno-Jihlava), tak osobní vlaky (Brno-Třebíč). Na železniční trati právě probíhá první etapa elektrifikace (úsek Zastávka u Brna-Brno, je obsluhován pouze rychlíky a osobní vlaky mají výluky. Poslední fáze elektrifikace tratě Brno-Jihlava byla odložena na rok 2023. Autobusové spoje které obsluhují Náměstí nad Oslavou jsou lokálního významu (např. do Mohelna, Rosic, Velké Bíteše,...).

4.3 DOPRAVA POMALÁ

4.3.1 POHYB PĚŠÍCH PO MĚSTĚ

Pohyb pěších po městě je značně ovlivněn terénní situací. Viz schéma na příloze B1 č.04 – Docházkové vzdálenosti jsou díky výškovým rozdílům delší. Pro chodce je příjemnější pohyb po ulicích, které jsou s mírným sklonem/po vrstevnicích, než po příčných propojovacích ulicích s velkým sklonem.

4.3.2 CYKLOSTEZKY

Katastrálním územím města jsou vedeny dvě cyklotrasy – ze severu, směrem od Očmanic je cyklotrasa 5109, která je vedena okolo Červených domků, kde se dělí na dvě trasy, podél řeky či ulicí Podhradí a Mjr. Šandery. Na křižovatce Brněnské s Mjr. Šandery se kříží s cyklotrasou 5106, která do Náměstí ústí na východě. Společně jsou vedeny podél Třebíčské, na náměstí Míru překonají silnici I. Třídy i železniční trať a jsou vedeny nad železniční tratí po hranici námi řešeného území.

4.3.3 TURISTICKÉ TRASY

Vzhledem k historickým a přírodním památkám je městem vedeno několik turistických tras a stezek. Například červená „Totemová stezka“

– od vlakového nádraží, podél řeky až do NPR Divoké Oslavy, či po zelené, která vede do Zžátek a modrá do Kralic nad Oslavou.

5. PROBLÉMOVÝ VÝKRES

5.1 ZHODNOCENÍ MĚSTA

Z vypracovaných analýz je znatelné že město Náměšť nad Oslavou je město se zajímavou historií. Historické jádro města a státní zámek jsou největším lákadlem pro turistický ruch ve městě. Taktéž přírodní památky - například jedna z nejstarších obor v ČR. Přírodní vodní prvky jsou v Náměšti velmi charakteristické. Nejzásadnější, řeka Oslava je součástí názvu města. Další hojně využívaný pro rekreaci obyvateli Náměště i lidí z okolních obcí je rybník Rathat. V jeho okolí vznikají další služby a zázemí pro sezónní návštěvníky. Na mne osobně nejmalebněji působí nádrž ve Vícenickém žlebu, plocha sousedící s touto nádrží je součástí lokálního biocentra.

Co se týče městské vybavenosti - pro současné potřeby města a jejich obyvatel jsou služby a komerční jednotky dostačující. Vzhledem k velikosti jednoduše není možné mít ve městě zastoupené veškeré specializované služby a obchody. Ty jsou zastoupeny v blízkých větších městech - Třebíči nebo Jihlavě. Pokrytí veřejné vybavenosti - školky, školy, jsou na hranici svých kapacit a pro případné nově přistěhovalé obyvatelstvo je nutné zbudovat vzdělávací instituce či navýšit současné kapacity. V Náměšti je již dlouhá tradice hudebníků, základní umělecká škola má proto hned několik objektů kde probíhá výuka. V Náměšti je i dobré pokrytí zdravotní péče a péče o seniory či například denní odlehčovací služba pro tělesně a duševně postižené osoby.

Po dopravní stránce je Náměšť dobře napojena na obce a města v okolí. Hlavním dopravním tahem ve městě je silnice I/23, která spolu s železniční tratí město pocitově rozděluje na dvě části. Souběžně se silnicí vznikly silnice obslužné, s jednotlivými vjezdy k rodinným domům. Takovéto uspořádání může být vnímáno negativně, avšak mně přijde vhodné. Sice mají obyvatelé na této ulici před domem dvě silnice, ale jedna slouží výhradně jim, například pro dětské hry, jak jsem pozoroval při osobních prohlídkách města. Co se týče hromadné dopravy, je město poměrně dobře obsluhováno jak vlakovou a autobusovou dopravou. Prozatím je trať do Náměště obsluhována dieslovými lokomotivami, avšak do budoucna je naplánována elektrifikace této trati. Významným milníkem v blízké budoucnosti bude i vybudování vysokorychlostí železniční trati, jejíž nejbližší stanice se bude nacházet v nedaleké Velké Bíteši. Díky této trati bude dojížděková doba do Brna zhruba 20 minut místo současné téměř hodiny.

Dle typologie zástavby lze Náměšť rozdělit na tři části - historické centrum, zástavby rodinných samostatně stojících a řadových domů a skupiny bytových domů. Výškové bytové objekty jsou paradoxně umístěny na nejvyšších místech ve městě a díky tomu výrazně narušují pohledové osy a panoramata města. Dříve vzniklé sídliště v severozápadní části města se skládá z několika nižších objektů, které

horizont nenarušují. Dominantní jsou v tomto případě dva výškové osmipodlažní panelákové domy. Ty jsou trnem v oku při pohledu z jižního svahu. Na protilehlém jižním svahu jsou na nejvyšších místech umístěny čtyřpodlažní panelové domy, které byly vystavěny z potřeby ubytování zaměstnanců nedalekého vojenského letiště. Výškovou dominantou tohoto území je komín centrální kotelny.

Při průřezu všemi analýzami mi jako největší problém řešeného území vyniká monofunkčnost a „odříznutost“ jižní části města. Současné dopravní napojení je na hraně využitelnosti. Jediný železniční přejezd na ulici Boženy Němcové využívá přes 1500 obyvatel. Díky četnosti vlakových spojů se v rušné ranní a odpolední hodiny vytváří kolony automobilů. V jižní části města se také nachází primárně funkce bydlení, jak individuálního, tak hromadného.

5.1.1 Hlavní slabiny a problémy

1. **PRŮMYSLOVÝ AREÁL V ZÁSTAVBĚ PŘEVÁŽNĚ RD**
Mezi ulicí Třebíčská a železniční tratí, je několik průmyslových objektů v zástavbě převažujících rodinných domů. Organizace tohoto prostoru působí chaoticky a nepochopitelně.
2. **VÝŠKOVÉ DOMY PŘI POHLEDU NA HORIZONTY**
Výškové bytové domy jak na severozápadě, tak na jihu města narušují přirozené zelené horizonty města. Tyto stavby, hlavně při pohledu z námi řešené parcely upozadují historickou dominantu – státní zámek.
3. **NÁMĚSTÍ MÍRU**
Náměstí Míru je protnuto silnicí I/23, a působí spíše jako komunikační uzel ve městě než jako městotvorný veřejný prostor.
4. **JEDINÝ PŘEJEZD NA ULICI BOŽENY NĚMCOVÉ**
Viz výše. Slouží cyklistům, pěším i automobilům. Ve špičkách není kvůli vlakovým spojům přejezd plynulý a vytváří se kolony.
5. **MONOFUNKČNOST JIŽNÍ ČÁSTI „ZA TRATÍ“**
Náplň jižní části města je pouze hromadné a individuální bydlení, s drobnými výjimkami restaurací a jednoho penzionu. Jižní část má spíše charakter předměstí.

5.1.2 Hlavní benefity

1. **DOSTUPNOST**
Vlakové nádraží a terminál autobusové dopravy jsou na jednom místě. Náměstí je s okolními městy spojena dostatečně frekventovanými spoji. Autobusové a vlakové nádraží je při zvolení vhodného napojení z námi řešeného území přímo dostupná.
2. **PARALERNÍ KOMUNIKACE**
Místní komunikace je vedena souběžně se silnicí I/23. Vznikl tak zklidněný prostor pro obyvatele a děti v RD.
3. **RYBNÍK RATHAN**

V blízkosti námi řešeného území, významná sezónní rekreační plocha v okolí.

4. SPORTOVNÍ AREÁL

V ulici Červené domky, umístění a sdružení ploch pro sport a rekreaci, široká nabídka sportovních aktivit.

5. STARÁ TKALCOVNA

Rekonstruovaný objekt bývalé tkalcovny, dnes využíván pro kulturní a společenské akce. Celkově areál bývalého Habitatu prochází obnovou.

6. STÁTNÍ ZÁMEK

Největší turistické lákadlo, kulturní památka regionálního významu s jedinečnou zámeckou oborou.

7. ŘEKA OSLAVA

Obecně se dá říct že město velmi dobře pracuje s prostory podél řeky – je zde vedena cyklostezka s asfaltovým povrchem, několik míst pro odpočinek a rekreaci, navazující občerstvení, dětská hřiště apod.

8. HISTORICKÉ CENTRUM

V centru města, v podzámčí se nachází hlavní významné veřejné vybavenosti a historicky hodnotné objekty. Masarykovo náměstí má velmi příjemnou atmosféru.

9. PŘEHRADA VE VÍCENICKÉM ŽLEBU

Přírodní památka, i když vybudována člověkem, s velmi intenzivním genius loci. Přímo sousedící s námi řešenou lokalitou.

10. ZELENÝ HORIZONT

Při pohledu z terasy pod zámek směrem na řešenou parcelu, nám horizont vytváří porost listnatých dřevin na terénní hraně.

5.1.3 HLAVNÍ PŘÍLEŽITOSTI

1. OBCHODNÍ ZÓNA

S novými obyvateli a jejich rozšiřujícími se potřebami je příležitostí reagovat rozšířením či reorganizací obchodní zóny v centru města. Již nyní má tato oblast charakter dílčího centra s městským mobiliářem a funkcemi

2. PARALERNÍ ULICE

V prostoru u nádraží je nyní organizace prostranství nepřehledná. V případě rozvoje města nabyde tento prostor na významnosti a nabízí se zde rozvoj služeb a komerčních ploch, případně rozšíření a ploch pro lehký nerušivý průmysl či řemesla.

3. ROZVOJOVÁ LOKALITA V SEVERNÍ LOKALITĚ

Příležitost aplikace experimentálního environmentálně přínosného typu bydlení, který by se mohl aplikovat i v námi řešené lokalitě

4. DOPRAVNÍ DOSTUPNOST NA OKOLNÍ MĚSTA A DÁLNICI D1

5. ZÁMECKÁ OBORA

Jedna z nejstarších obor v ČR, nyní přístupná pouze sezónně, příležitost rozšíření přístupného období pro veřejnost a tím zatraktivnění pro návštěvníky.

5.1.4 Hlavní hrozby

1. MONOFUNKCE V JIŽNÍ ČÁSTI MĚSTA

Monofunkční plochy se v posledních letech v jihovýchodní části rozšiřovaly – plochy pro individuální bydlení. Hrozbou je absence městských a veřejných funkcí v námi řešeném územím. Tím by byla celá jižní část přímo závislá na vybavenosti na severu.

2. ZÁPLAVOVÉ ÚZEMÍ

Záplavové plochy podél řeky Oslavy, nemají přímý dopad na námi řešené území.

3. NARUŠENÍ ZELENÉHO HORIZONTU

Zlom terénu Vícenického žlebu je v současné době pokryt porostem dřevin. V případě že by podlažnost navržené struktury nebrala v potaz tento chráněný horizont, došlo by k jeho narušení či znehodnocení, stejně jako na severozápadě obce.

4. STAGNACE PŘÍRUSTKU OBYVATEL

V případě že město nebude reagovat na požadavky a potřeby mladých obyvatel, hrozí odchod do větších měst za prací či vybaveností a tím pádem i ke zvýšení průměrného věku obyvatel Náměště.

6. KONCEPT

6.1 ÚVOD

Stávající zástavba v jižní části města, je vnímána a působí jako samostatná část města, a to hlavně z důvodu bariéry kterou tvoří železniční trať. Je klíčové najít vhodné místo pro nové dopravní napojení a bezpečné překování železnice pro pěší.

6.1.1 VYMEZENÍ ÚZEMÍ

Řešené území je rozšířeno o plochy, které dle původního ÚP byly určeny pro umístění průmyslu. Území jižní části města je nejvýhodnější pozicí pro rozšiřování obytné funkce a umístěním průmyslových objektů by mohlo dojít k jeho znehodnocení. Proto bude výhodnější plochy pro rozvoj průmyslu uvažovat v severní části města, kde jsou nyní umístěny fotovoltaické elektrárny, jejichž životnost je časově omezena. Je zde lepší strategické dopravní napojení na dálniční síť. Řešené plochy se dále rozšiřují o dotčená území pro překonání železnice – na východě se jedná o prostor u nádraží, jehož současná podoba působí chaoticky. Na západě je uvažován železniční podjezd, který bude realizován až v následujících fázích.

6.1.2 NAPOJENÍ ÚZEMÍ NA STÁVAJÍCÍ STRUKTURU

Východní hranice řešeného území jako jediná přímo navazuje na stávající zástavbu. Uliční síť je zde vedena s mírným sklonem. Napojení území na tyto ulice je přímé a charakter zástavby je stejný jako ve

stávající struktuře. Tím bude docíleno plynulého přechodu mezi stávající a navrženou zástavbou.

6.1.3 CENTRUM A KRYSTALIZAČNÍ BODY

Historické centrum, s většinou významných budov a služeb se nachází v severovýchodní části města. V severozápadní části lokální centrum vytváří soubor polyfunkčních objektů s komercí a službami v parteru. Komerční centrum ve středu města vytváří krystalizační bod, který využívají obyvatelé celé Náměště. Jižní část města postrádá lokální centrum nebo významný veřejný prostor. Proto by mělo být vytvořeno v nově navržené městské struktuře.

6.1.4 DOPRAVNÍ NAPOJENÍ

Dopravní napojení jižní části by nemělo být omezováno provozem na železniční trati. Z důvodu výškového osazení železnice vzhledem k řešenému území je nejlepší variantou železniční nadjezd směřován do navrženého centra nové čtvrti. Prudký terén jižního svahu bude částečně vyrovnán opěrnou zdí, která zároveň bude vytvářet hlukovou bariéru. Napojení železničního nadjezdu bude realizováno z kruhového objezdu u rybníku Rathan. Rampa pro nadjezd bude realizována v ploše u nádraží, jejíž současné využití a uspořádání je nepřehledné a nevyhovující.

6.1.5 DRUH ZÁSTAVBY A PODLAŽNOST

V místě nového centra bude navržená struktura nejvíce městská. Primárně bloková, s vyšší podlažností. Okolo bude přechodná fáze, tvořena bytovými domy s vlastní polosoukromou zahradou a nižší podlažností. Zbytek území bude řešen jako individuální bydlení různého charakteru. Ve výše položených lokalitách bude zástavba řešena jako nízkopodlažní, a to kvůli ochraně zeleného horizontu. Nejvýše položená území budou vymezena jako plochy městských parků a sadů.

6.1.6 PROPOJENÍ, ORIENTACE A STRUKTURA

Ulice v první fázi budou napojeny na stávající ve východní části, budou vedeny po vrstevnicích. V dalších částech je taktéž snaha vést hlavní ulice pro pohodlný pohyb pěších po vrstevnicích. Tyto ulice budou příčně propojeny krátkými ulicemi s velkým sklonem.

6.1.7 VYBAVENOST

Většina objektů v řešeném území bude sloužit bydlení. Z funkcí, které by měly být v nové části zastoupeny, připadá v úvahu jsou vzdělávací instituce, konkrétně mateřská a základní škola, případně nový objekt ZUŠ či DDM, sakrální stavba a zdravotnické zařízení. Objekty pro bydlení v centru budou mít charakter polyfunkčních objektů s parterem pro služby, komerci a nerušivou výrobu

6.1.8 PŘECHODY MEZI RŮZNÝMI DRUHY BYDLENÍ

Přechod mezi individuálními rodinnými domy a bytovými objekty bude probíhat v soukromých zahradách. Tím bude dosaženo plynulého a nerušivého přechodu a ochraně soukromí.

6.2 NÁVRH ÚZEMNÍHO PLÁNU PRO ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

Na základě výše uvedených principů jsem navrhl změnu územního plánu pro řešené a dotčené území. Návrh vychází z původního, rozšiřuje navrhované obytné a smíšené plochy, které jsou navrženy primárně v okolí dopravního napojení území. Na základě výšky terénu vymezuje zastavitelnou plochu tak, aby nedošlo k porušení zeleného horizontu Víckenického žlebu.

6.3 FÁZOVÁNÍ

Z důvodu rozsáhlosti řešeného území, jsem se rozhodl řešenou lokalitu rozdělit do tří dílčích částí, a to z důvodu různé časové návaznosti výstavby, ale také charakteru dané části.

Fázování neslouží pro oddělení jednotlivých funkcí či typů zástavby, naopak by mělo plynule přecházet a společně vytvářet celistvou urbánní strukturu. Zároveň v případě realizace první fáze, nebude tato struktura nic postrádat, další fáze budou pouze doplňovat funkce a potřeby obyvatel. Poslední, třetí fáze je vázána na úpravy trasy vysokého vedení, které v současné době tímto územím prochází.

6.4 DOPRAVNÍ NAPOJENÍ – NULTÁ FÁZE

Tato fáze řeší dotčené území, úpravu prostoru u nádraží. Jen důležitá pro realizaci dopravního napojení řešeného území.

Dochází k přeuspořádání prostoru před budovou vlakového nádraží. Je zde navržené kryté nástupiště autobusových spojů. Také nová polyfunkční budova sloužící jak zaměstnancům autobusových dopravců, tak drobná komerce, například kavárna či cukrárna s čekárnou pro cestující.

Západně od přednádražního prostoru u kolejí navržen malý park, odstavné stání pro autobusy a objekt pro komerci, nerušivou výrobu či řemeslníky.

Z parku bude realizován vstup do objektu u paty železničního nadjezdu.

V tomto objektu bude umístěn výtah pro bezbariérový přístup a schodiště do řešeného území a případně administrativní prostory zaměstnanců drah.

Pod rampou železničního nadjezdu jsou navrženy parkovací stání pro cestující a zaměstnance. Stávající objekt skladu který se v tomto prostoru nachází v mém návrhu zachovávám a uvažuji o jeho transformaci na inkubátor pro drobné podnikatele a živnostníky.

7. CELKOVÁ SITUACE

7.1 CELKOVÁ SITUACE S ROZFÁZOVÁNÍM

Viz příloha plakát B1 č. 07 můžeme vidět celkovou situaci, dle funkčního rozdělení převzatého z návrhu ÚP. Území jsem rozčlenil do tří fází. Nultou fází, která je mimo řešené území je ideální časově navázat na první fázi. Jednotlivé fáze jsou vždy navrženy tak, aby byly schopny samostatně fungovat, a aby nevznikaly nevhodné jednostranně zastavěné ulice.

Jelikož se jedná o rozsáhlé řešené území s opravdu složitým terénním reliéfem, považuji tento návrh jako tzv. masterplan, který by byl dále rozpracován do dílčích urbanistických a architektonických studií. Tato práce má ukázat jednu možnou variantu, jak s tímto územím naložit, a jak by se v průběhu následujících desetiletí mohla vyvíjet a zároveň nastavit principy, dle kterých by zastavování tohoto území probíhalo. V rámci diplomové práce je podrobně rozpracována pouze první fáze návrhu a zbylé spíše určují principy a ukazují možnou strukturu navržené zástavby.

NULTÁ FÁZE

CÍL:	uspořádání prostoru u nádraží nové stanoviště autobusů rozšíření zóny pro průmysl rozšíření objektů IZS dopravní napojení řešené části
ROZSAH:	cca 1,5 ha prováděna před/souběžně s první fází

PRVNÍ FÁZE: 0-50 let

CÍL:	napojení na stávající ulice vytvoření přechodu mezi RD a BD městský veřejný prostor veřejná vybavenost
ROZSAH:	11,7 ha

DRUHÁ FÁZE: 50-100 let

CÍL:	městská struktura převažující bytová zástavba smíšená funkce
ROZSAH:	12,7 ha

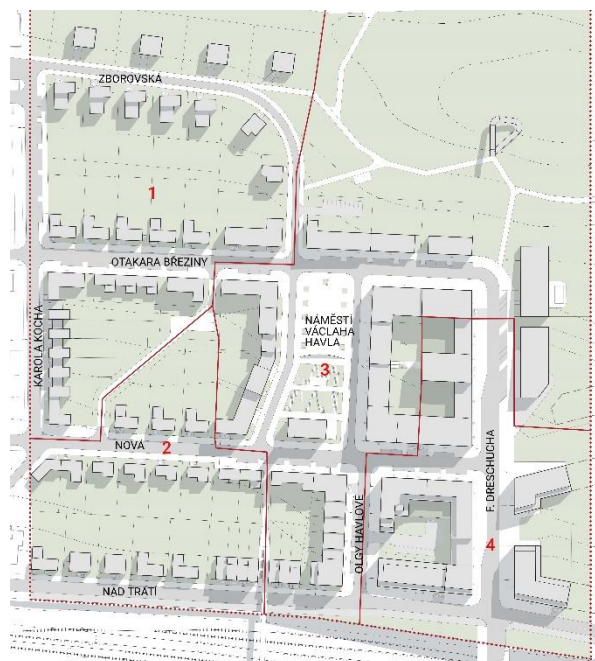
TŘETÍ FÁZE: 100-150 let

CÍL:	zástavba RD různé velikosti a bonita
ROZSAH:	12,1 ha

8. 1. FÁZE

8.1 ÚVOD

Cílem první fáze je hlavně napojení na stávající strukturu zástavby. Je zamýšlena jako plán do budoucích padesáti let. Je rozčleněna do několika etap, které se liší hlavně charakterem zástavby. První dvě etapy jsou primárně individuální zástavba. Další etapy jsou již více městského charakteru. Nultá fáze, železniční nadjezd, je časově naplánována před či souběžně se třetí a čtvrtou etapou. Nejdůležitějšími objekty první etapy jsou sakrální stavba na hlavním náměstí, budova základní školy, budova mateřské školy se sportovním zázemím, nový objekt pro ZUŠ/DDM a vyhlídka na vrcholu kopce s výhledem na město a státní zámek.



8.2 1. ETAPA

První etapa první fáze je zamýšlena jako individuální zástavba v horní části řešeného území, navazující na ulice Zborovská a Otakara Březiny. V první etapě dojde k úpravě v současné době polní cesty, která je na hranici řešeného území. Individuální zástava je zde navržena v několika typech, s různými velikostmi objektů a pozemků. Na okraji první etapy jsou navrženy dva menší bytové objekty. Výhodou první etapy je že dopravní zatížení z nově vznikajících objektů nebude natolik markantní, aby bylo nutné realizovat železniční nadjezd.

CELKEM NAVRŽENÝCH OBJEKTŮ:	28
POČET RODINNÝCH DOMŮ:	26
POČET TYPŮ RODINNÝCH DOMŮ:	7
MOŽNÉ DRUHY RODINNÝCH DOMŮ:	<ul style="list-style-type: none"> - Jednogenerační - Dvougenerační - Se službou v přízemí (např. kadeřnictví, manikúra...)

8.3 2. ETAPA

Druhá etapa je podobného charakteru jako první, jen je podmíněna úpravou/výstavbou opěrné terénní zdi podél železniční tratě, které bude v následujících etapách základem pro železniční nadjezd. Zástavbu tvoří opět rodinné domy různých typů, velikostí a s různými parcelami. Realizace ulice podél železnice si pravděpodobně vyžádá demolici jednoho stávajícího rodinného domu, který je umístěn přímo na hranici železnice. Nejpozději v průběhu druhé etapy by se měl začít realizovat železniční nadjezd, který by převzal zatížení dopravou ze stávajícího povrchového přejezdu na ulci Boženy Němcové.

CELKEM NAVRŽENÝCH OBJEKTŮ:	20
POČET RODINNÝCH DOMŮ:	20
POČET TYPŮ RODINNÝCH DOMŮ:	7
MOŽNÉ DRUHY RODINNÝCH DOMŮ:	<ul style="list-style-type: none"> - Jednogenerační - Dvougenerační

- Se službou v přízemí (např. kadeřnictví, manikúra...)
- Řadové cenově dostupné minimální bydlení

8.4 3. ETAPA

Třetí etapa zahrnuje nejdůležitější veřejný prostor 1. fáze – náměstí Václava Havla. To je vzhledem k terénnímu reliéfu rozděleno na dvě části s rozdílnou úrovní, vyrovnaní je pomocí umístěné podzemní komerční jednotky – kavárnu, galerii či podobně. Náměstí dokola obklopují polyfunkční objekty s komerčním parterem. Samotné náměstí je podrobněji řešeno na samostatné příloze B1 č. 13.

Ve třetí etapě je navrženo pouze 6 rodinných domů. Tři řadové a tři s komerční jednotkou /řemeslnou nerušivou dílnou v parteru. Zbývající objekty jsou smíšené funkce či pro veřejnou vybavenost. Ve třetí fázi je navrženo 13 bytových domů se stovkou bytových jednotek různých velikostí. V parteru většiny bytových domů jsou umístěny komerční jednotky a služby, s podlahovou plochou do 250 m². Tyto jednotky jsou zamýšleny jako menší prodejny typu řeznictví, pekařství apod., či služby a pobočky například banky, pojišťovny apod.

Součástí třetí fáze je i budova základní školy a mateřské školy se sportovním zázemím v přízemí. Je možné, že by byla potřeba školu zbudovat již během druhé fáze.

CELKEM NAVRŽENÝCH OBJEKTŮ:	24
POČET RODINNÝCH DOMŮ:	6
POČET TYPŮ RODINNÝCH DOMŮ:	2
POČET BYTOVÝCH OBJEKTŮ	13
POČET BYTOVÝCH JEDNOTEK V BD	99
POČET BUDOV VEŘEJNÉ VYBAVENÍ	5
MOŽNÉ DRUHY RODINNÝCH DOMŮ:	<ul style="list-style-type: none"> - Se službou v přízemí (např. kadeřnictví, manikúra...) - Řadové cenově dostupné minimální bydlení

8.5 4. ETAPA

Poslední etapa 1. fáze se skládá pouze z objektů pro hromadné bydlení, různého typu, částečně s komerčním parterem, v ulici Nad Tratí je možné v parteru umístit nerušivou výrobu či řemesla. Čtvrtá etapa uzavírá dva navržené městské bloky. Před prováděním této etapy musí být realizováno dopravní napojení území. Poslední etapa obsahuje 10 bytových domů, průměrně se čtyřmi navrženými podlažími.

CELKEM NAVRŽENÝCH OBJEKTŮ:	10
POČET BYTOVÝCH OBJEKTŮ	10
POČET BYTOVÝCH JEDNOTEK V BD	104

8.6 FUNKCE V PRVNÍ FÁZI OBECNĚ

Bydlení je nejčastější funkcí první fáze. Rodinné domy, které jsou primárně na jihovýchodní hranici řešeného území, jsou různé velikosti a standardu, navazují na stávající část města. Postupně se funkční složení stává

pestřejší. Náměstí Václava Havla, které je hlavním veřejným prostorem této fáze, je obklopeno nižšími polyfunkčními domy - parkování v podzemní garáži, parter komerční a ve vyšších patrech je bydlení. Horní část náměstí je uzavřena veřejnou budovou pro volnočasové aktivity dětí - ZUŠ nebo DDM. Spodní část je vymezena budovou samostatně stojícího kostela. Pod kostelem, je v nárožním objektu umístěna další veřejná funkce - městská knihovna.

Rozhodl jsem se umístit do první fáze spíše několik menších obchodních jednotek či služeb, než jeden velký supermarket. A to z důvodu že tyto obchody, pokud nebudou specializované, budou využívat pouze obyvatelé jižní části města - v severní stávající části je skladba komerčních ploch velmi pestrá.

Významnou funkcí, která je součástí první fáze je základní a mateřská škola. Ta je umístěna na okraji první fáze, a s dalšími fázemi se bude postupně pavilónově rozšiřovat. V první fázi jsou uvažovány dva objekty - jeden ZŠ, druhý pro MŠ, s tělocvičnou a zázemím v suterénu.

Novou dominantou území, spolu s kostelní věží, bude vyhlídka na město, umístěna na horizontu. Tato stavba je myšlena jako nakolonná rovina s vyhlídkou, inspirována například vyhlídkou v Kobylí.

8.7 DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ PRVNÍ FÁZE

Hlavní dopravní tepnou a napojením na stávající silniční řád bude železniční nadjezd na ulici F. Dreuschucha. Dá se předpokládat, že tento nadjezd budou využívat i obyvatelé neřešené části jižního svahu, kteří doposud využívají pouze povrchový světelný železniční přejezd. Ten již kapacitně nevyhovuje.

Železniční nadjezd bude novou soudobou technickou dominantou Náměstě, a proto by zcela určitě bylo nutné při návrhu nechat vypracovat podrobnou dopravní a architektonickou studii. Nadjezd slouží jak automobilové dopravě, tak i pěším. Po východní straně nadjezdu bude veden široký chodník pro pěší, ze kterého mohou pěší sejít po schodech či se svést výtahem k nádražní budově vlaku a autobusu. Tento objekt pro schodiště a výtah bude mít i funkci zázemí pro zaměstnance drah, díky blízkosti k trati a možnosti vizuálního kontaktu s ní.

V první fázi budou na ulici F. Dreuschucha napojeny tři obousměrné silnice, které se dále napojují na stávající zástavbu ve východní části. Ty jsou navrženy jako místní komunikace funkční skupiny C - kterou je obslužná komunikace s funkcí obslužnou. Příčné propojující ulice, podél náměstí a obslužná komunikace mezi zahradami domů, a i komunikace na ulici Zborovské, jsou navrženy jako jednosměrné místní komunikace typu D1 - se smíšeným provozem. Tyto komunikace budou v režimu Obytné zóny, rychlost bude tedy omezena na 20 km v hodině. Ve stejném režimu bude i komunikace na ulici Karola Kocha, která taktéž příčně propojuje jednotlivé komunikace na ulicích Nová - Otakara Březiny a Zborovská.

Ulice jsou doplněny o podélné či šikmé parkování a vjezdy do podzemních parkování. Co se týče parkovacích stání, návrh zcela pokrývá potřeby nových obyvatel. Většina parkovacích stání je umístěna v podzemních podlažích bytových a veřejných domů. S ohledem na terén budou součástí podzemního podlaží vyrovnávací rampy pro pohyb mezi různými úrovněmi podzemních podlaží. Rodinné domy mají ve většině případů parkovací stání v garáži která je součástí hmoty objektu. V nejvyšší části ulice Karola Kocha

je navrženo 10 parkovacích stání, které jsou zamýšleny jako rezerva pro bytové domy v neřešené části. Dá se říct, že rezerva v parkovacích stáních je asi 1/3 navržených stání, tedy něco přes 100 parkovacích stání.

Pěší doprava - napojení řešeného území na severní část města pro pěší na je v první fázi uvažováno jak již bylo zmíněno železničním nadjezdem, který bude i pro automobilovou dopravu. Toto napojení bude bezbariérově vyřešeno. Další napojení je pěší lávka přímo na vlakové nádraží. Uvažuji že tato pěší lávka by se dala v budoucnu využívat i jako přístup na jednotlivé peróny vlakového nádraží. Jelikož během elektrifikace trati dojde pravděpodobně i k polohovým úpravám jednotlivých železničních tratí. Další napojení pro pěší je zamýšleno skrze stávající železniční přejezd v ulici Boženy Němcové, který bude primárně pro pohyb z řešené části do historického centra města.

V nejvyšších polohách řešeného území jsou plochy ponechány jako plochy přírodní zeleně, protnuté několika stezkami pro pěší a novou dominantou území - vyhlídkou na město. Povrchy stezek jsou zamýšleny v provedení buďto dlážděném a v méně frekventovaných místech mlatové. Stezky budou do tvaru jakéhosi prstence, tak aby byla stezka víceméně v rovině a pohodlně se zde pohybovalo například při joggingu nebo s kočárky.

Řešeným územím prochází cyklostrasa 5106 (Třebíč-Mohelno) a 5108 (Mohelno-Náměšť nad Oslavou). Ty jsou ponechány v původní poloze, podél železniční trati. Je uvažována jako vyasfaltovaná plocha, aby ji bylo možné využívat i jako inline trasu pro jízdu na kolečkových bruslích.

9. 2. FÁZE

9.1 POPIS DRUHÉ FÁZE

Druhá fáze, plánovaná na období za 50-100 let, bude dotvářet jižní centrum města. Má nejvíce městský charakter a je tvořena převážně blokovou zástavbou, o podlažnosti 4-5 nadzemních podlaží. V okrajové ulici Nad Tratí která je definována opěrnou terénní stěnou vynášející železniční nadjezd, je umístěný malý park lemující cyklotrasu který zároveň slouží jako přírodní protihluková bariéra.

Bloky bytových domů jsou různé uzavřenosti a propustnosti, vytváří menší veřejné prostory pro obyvatele. Ve vnitroblocích jsou umístěná dětská hřiště či work-outové sportoviště.

V západní části řešeného území je navržen veřejný prostor charakteru náměstí, kde bude opět komerčně využívaný parter.

Krajové části jsou solitérní objekty, které uzavírají či doplňují ulice tak aby byly zastavěné oboustranně. Na návrší pohledovou osu ulice uzavírá navržená kaplička a za ní městský park/sad.

Ve výše položených místech je navržena individuální zástavba různé velikosti.

9.2 POPIS FUNKČNÍ NÁPLNĚ DRUHÉ FÁZE

Vzhledem k tomu, že druhá fáze mého návrhu bude mít nejvíce městský charakter, nejčastěji zastoupená funkce je smíšená městská - parter s obchodem, službou či nerušivou výrobou, ve vyšších patrech bydlení

v bytech, či náplň funkce čisté bydlení v bytových domech. Nerušivá výroba či řemeslníci jsou uvažováni primárně v krajské oblasti - na ulici Nad Tratí. V návrhu pracuji s klasickými městskými bloky různé prostupnosti a uzavřenosti. Dva z městských bloků slouží výhradně pro bydlení. Některé z vnitrobloků jsou přístupné veřejnosti, ale část každého z nich slouží výhradně obyvatelům. Všechny bytové jednotky v přízemí mají alespoň kousek své soukromé zahrádky či terasy.

Co se týče veřejné vybavenosti, je součástí této fáze rozšíření základní školy, za kterou bude v terénu osazeno pobytové schodiště pro možnou výuku venku. Za školou se nachází veřejné hřiště, které bude sloužit primárně škole, ale po vyučování bude nabídnuto k využití veřejnosti. Předpokládám, že plocha nad veřejným sportovištěm se může postupem času vyvíjet a mohou přibývat plochy pro další sporty. Vznikl by zde podobný areál, jako je v severní části města - na ulici Červené domky.

9.3 POPIS DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ DRUHÉ FÁZE

Druhá fáze je napojena na hlavní třídu F. Dreuschucha dvěma obousměrnými komunikacemi. Ulice Školská rozděluje území na část s rodinnými a bytovými domy. Proto část s rodinnými domy bude v režimu snížené rychlosti dopravy, místní komunikace typu D1. Zbylé komunikace jsou navrženy typu C. Opět jsou ulice doplněny vjezdy do podzemních garáží a podélným parkováním. Všechny rodinné domy mají vlastní garážové stání a jedno odstavné místo na příjezdové cestě. Podzemní garáže umístěny v bytových domech jsou uvažovány jako vyrovnávací úroveň podlahy bude podzemních garáží bude půl patro pod terén přiléhající z ulice, z vnitrobloku bude terén vyrovnán tak, ať je přístupný přímo z bytů v přízemí. Různé úrovně podzemních podlaží, např. u dvou bloků mezi ulicemi Školská a Cimrmanova budou vyrovnány rampami v rámci podzemního podlaží.

Jsem si vědom technologického postupu v automobilovém průmyslu a navrhopvat přesné dopravní řešení pro zástavbu která by se začala realizovat až za půlstoletí by se dalo přirovnat k věštění z křišťálové koule. Navrhuji obecné principy dopravního řešení - podzemní garáže, místa vjezdů apod. Přesné parametry silniční sítě by samozřejmě byly upraveny vzhledem k aktuálním požadavkům dopravních prostředků.

Území je z velké části zastavěno či definováno jako soukromé plochy zahrad, ale pro pěší pohybující se v této lokalitě je nabídnuto několik variant tras - kombinace pěších stezek, parků a průchodů a zkratk skrze vnitrobloky zajišťují snadný pohyb a pestrou škálu pohledových os při pěším pohybu.

Stejně jako v první fázi řešeným územím prochází cyklostrasa 5106 (Třebíč-Mohelno) a 5108 (Mohelno-Náměšť nad Oslavou). Ty jsou ponechány v původní poloze, podél železniční trati. Je uvažována jako vyasfaltovaná plocha, aby ji bylo možné využívat i jako inline trasu pro jízdu na kolečkových bruslích.

10.3. FÁZE

10.1 POPIS TŘETÍ FÁZE

Druhá fáze, plánovaná na období za 100-150 let, bude ukončovat jižní část města a plynule přecházet v otevřenou krajinu. Časově je tato fáze vázána na úpravu vedení vysokého napětí, které se v současné době nachází v řešeném území této fáze. Vzhledem ke skutečnosti, že je tato fáze navržena až za sto

let, je možné tuto strategickou úpravu trasy zakomponovat do dlouhodobých plánů údržby technické infrastruktury.

Třetí fáze je tvořena 45 objekty pro individuální bydlení - rodinnými domy, vilami a viladomy různého typu a velikosti. Vždy s parkováním na vlastním pozemku.

Městský park/sad s výhledem na město je nejzásadnější veřejná plocha této fáze.

10.2 POPIS FUNKČNÍ NÁPLNĚ TŘETÍ FÁZE

Třetí závěrečná fáze mého návrhu je nejrozvolněnější a co se týče funkcí, obsahuje pouze jedinou. Bydlení v rodinných domech a viladomech. Samozřejmě s přihlédnutím k aktuálním potřebám města je možno funkční náplň navrhnout pestřejší. Blízkost městské vybavenosti, dostupné ze druhé fáze bude vytvářet lukrativitu těchto parcel. Téměř polovinu třetí fáze tvoří veřejná zeleň - to z důvodu vymezení zastavitelného území vrstevnicemi a zachování zeleného horizontu při pohledu z města.

10.3 POPIS DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ TŘETÍ FÁZE

Doprava ve třetí fázi je vedena po samých obousměrných komunikacích typu C. Vzhledem k tomu že jsou v této fázi navrhovány pouze rodinné domy a viladomy s vlastním parkováním a garáží, nejsou navržena veřejná parkoviště.

Součástí třetí fáze jsou dva způsoby překonání železniční trati - pro pěší je zde navržena pěší lávka, která vyúsťuje u rybníku Rathan, v blízkosti dnešní traťové stanice. Pro automobilovou dopravu je zde navržen železniční podjezd, vyúsťující na T křižovatku silnice I/23.

11. BILANCE

11.1 PRVNÍ FÁZE

Bilance území:

Plocha řešeného území:	11,70 ha
Plocha zastavitelného území:	9,30 ha
Plocha zastavěná:	1,86 ha
Procento zastavitelného území	80%
Procento zastavení původní	0%
Procento zastavení navržené (z 9,30ha)	20%
Procento zastavení navržené (z 11,7ha)	16%

Bilance bydlení

Počet RD	52 rodinných domů
Počet BD	25 bytových domů
Počet BJ v RD	52 bytových jednotek
Počet BJ v BD	209 bytových jednotek
Z toho do 50m ²	46 bytových jednotek
Z toho 50m ² - 90m ²	78 bytových jednotek
Z toho nad 90m ²	85 bytových jednotek
Počet BJ celkem	261 bytových jednotek
Počet rezidentů	800 rezidentů

VÝPOČET PARKOVACÍCH MÍST

POTŘEBA PARKOVACÍCH STÁNÍ

pro bytové jednotky do 70 m ²	1 parkovací stání
pro bytové jednotky nad 70 m ²	1,5 parkovací stání
pro rodinné domy	1,5 parkovací stání

počet bytových jednotek do 70 m² - 124 jednotek = 124 parkovacích stání
počet bytových jednotek nad 70 m² - 85 jednotek = 128 parkovacích stání
počet rodinných domů - 52 jednotek = 78 parkovacích stání

bytové domy mají hromadné parkování v podzemních garážích
většina rodinných domů má parkovací stání v garáži či před domem,
případně jsou parkovací stání umístěna na ulici (například na ulici Otakara
Březiny)

počet parkovacích stání v podzemních garážích	290 parkovacích stání
počet parkovacích stání na ulicích	68 parkovacích stání
další parkoviště:	
ve vnitrobloku:	15 parkovacích stání
za ZUŠ	9 parkovacích stání
pod železničním nadjezdem	63 parkovacích stání

11.2 DRUHÁ FÁZE

Bilance území:

Plocha řešeného území:	12,70 ha
Plocha zastavitelného území:	9,16 ha
Plocha zastavěná:	2,17 ha
Procento zastavitelného území	72%
Procento zastavení původní	0%
Procento zastavení navržené (z 9,16ha)	24%
Procento zastavení navržené (z 12,7ha)	17%

Bilance bydlení

Počet RD	20 rodinných domů
Počet BD	44 bytových domů
Počet BJ v RD	20 bytových jednotek
Počet BJ v BD	335 bytových jednotek
Z toho do 60m ²	84 bytových jednotek
Z toho 60m ² - 90m ²	171 bytových jednotek
Z toho nad 90m ²	80 bytových jednotek
Počet BJ celkem	355 bytových jednotek
Počet rezidentů	1065 rezidentů

VÝPOČET PARKOVACÍCH MÍST

POTŘEBA PARKOVACÍCH STÁNÍ

pro bytové jednotky do 70 m ²	1 parkovací stání
pro bytové jednotky nad 70 m ²	1,5 parkovací stání
pro rodinné domy	1,5 parkovací stání

počet bytových jednotek do 70 m² - 84 jednotek = 84 parkovacích stání

počet bytových jednotek nad 70 m² - 251 jednotek = 376 parkovacích stání
počet rodinných domů - 20 jednotek = 30 parkovacích stání

bytové domy mají hromadné parkování v podzemních garážích
většina rodinných domů má parkovací stání v garáži či před domem,

počet parkovacích stání v podzemních garážích 620 parkovacích stání
počet parkovacích stání na ulicích 72 parkovacích stání

11.3 TŘETÍ FÁZE

Bilance území:

Plocha řešeného území:	11,80 ha
Plocha zastavitelného území:	6,51 ha
Plocha zastavěná:	0,50 ha
Procento zastavitelného území	55%
Procento zastavení původní	0%
Procento zastavení navržené (z 6,51 ha)	8%
Procento zastavění navržené (z 11,80 ha)	4%

Bilance bydlení

Počet RD	45 rodinných domů
Počet BJ v RD	67 bytových jednotek
Z toho nad 90m ²	67 bytových jednotek
Počet BJ celkem	67 bytových jednotek
Počet rezidentů	200 rezidentů

VÝPOČET PARKOVACÍCH MÍST

POTŘEBA PARKOVACÍCH STÁNÍ

pro rodinné domy 1,5 parkovací stání

počet rodinných domů - 67 jednotek = 100 parkovacích stání

rodinné domy a viladomy mají parkovací stání v garáži či před domem,

ZÁVĚR

Výsledkem diplomové práce jsou zpracované analytické podklady a na základě údajů z nich vypracována urbanistická studie výstavby nové čtvrti v jižní části města Náměšť nad Oslavou. Práce řeší komplexně celé řešení i dotčené území, a to včetně území u vlakové stanice. Představuje variantu návrhu postupného zastavování území v dlouhodobém časovém horizontu. Návrh řeší veřejné i soukromé prostory města, včetně umístění několika veřejných objektů. Klíčové pro tento návrh bylo vyřešení dopravního napojení řešeného území. Pozornost je věnována taktéž práci s terénem a pohledovými osami a horizonty.

Diplomová práce pro mě byla přínosnou z hlediska poznávání veřejných prostor maloměstského měřítka. Zajímavou zkušeností pro mě byla práce na překonání bariéry železnice a práce s dálkovými pohledy a horizontem města.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Osobní prohlídky a pozorování ve městě a v okolí řešené parcely
Vlastní fotografie – veškeré fotografie (krom historických)
Rozhovory s místními obyvateli

Literatura a normy

JEHLÍK, Jan. Obec a sídlo. O krajině, urbanismu a architektuře. Ausdruck Books, 2014. ISBN 9788026053996.

NEUFERT, Ernst. Navrhování staveb. 2. české vydání. Consultinvest Interna, 2000. ISBN 8090148662.

SITTE, Camillo. Stavba měst podle uměleckých zásad. Arch, 1995. ISBN 8090160816

GEHL, Jan. Města pro lidi. Brno: Partnerství, 2012. ISBN 9788026020806.

GEHL, Jan. Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství. Boskovice: Albert, 2000. ISBN 8085834790.

HNILIČKA, Pavel. Sídelní kaše: Otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů. Urbanismus. Brno: ERA, 2005. ISBN 80-7366-028-8.

HEČKOVÁ, Michaela, CHABERA, Matěj. Možnosti vesnice: Portréty architektonické proměny českého venkova. Meziměsto, 2021. ISBN 9788027092819

ČSN 73 6110. Projektování místních komunikací. Praha: český normalizační institut, 2006.

Vyhl. 398/2009 Sb. Vyhláška o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

Historické mapy a snímky, analýza historie

Archiv [online]. Dostupné z: <https://ags.cuzk.cz/archiv/>

Historické fotografie - Náměšť nad Oslavou. Historické fotografie [online]. Dostupné z: http://www.fotohistorie.cz/Vysocina/Trebic/Namest_nad_Oslavou/Default.aspx

Historie města: Náměšť nad Oslavou. Náměšť nad Oslavou: Titulní stránka [online]. Dostupné z: <https://www.namestnosl.cz/historie-mesta/d-2730/p1=2576>

Statistické údaje zobrazeny v grafech

Český statistický úřad. [online]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/statistiky>

Mapové podklady

Mapy.cz. Mapy.cz [online]. Dostupné z: <https://mapy.cz>

Google maps. Google [online]. Dostupné z: <https://www.google.com/maps/>

Český úřad zeměměřický a katastrální. CZUK [online]. Dostupné z: <https://cuzk.cz>

GIS ORP Náměšť nad Oslavou. IIS Windows Server [online]. Dostupné z: <http://hsmmap.cz/app/namest/maps.php>

Fotografie použité jako reference u urbanistického detailu

<https://www.lughertexture.com/floor-hires-textures/medieval-pavement-texture-download/red-bricks-pavement-with-frame-2-1666#joomimg>

<https://www.best.info/altea>

<https://www.best.info/best-altea/colormix-arabica>

<https://flowergardengirl.co.uk/2018/08/29/raised-beds-painted-grey-composite-limed-decking-bench-jasmine-bay-trees-hardwood-white-wash-screen-london/>

<https://365cincinnati.com/smale-riverfront-park/>

<https://4soft.cz/3d-hrste>

<https://www.mmcite.com/en/port>

<https://hoommy.com/50-incredible-glass-railing-design-for-home-balcony/50-incredible-glass-railing-design-for-home-balcony-39/>

<https://woodscape.co.uk/street-furniture-products/s-shaped-seat-clifton-park-rotherham/>

<https://www.mmcite.com/en/woody>

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK A SYMBOLŮ

apod.	a podobně
atd.	a tak dále
ČR	Česká republika
VUT	Vysoké učení technické
FAST	Fakulta stavební
ČSN	česká technická norma
k.ú.	katastrální území
ul.	ulice
ZŠ	základní škola
MŠ	mateřská škola
příl.	příloha
č.	číslo
RD	rodinný dům
BD	bytový dům
BJ	bytová jednotka
ÚP	územní plán
%	procentuální vyjádření
m ²	metr čtvereční – jednotka plochy
ha	hektar – jednotka plochy
obyv.	obyvatel
BI	plochy bydlení v rodinných domech
BH	plochy bydlení v bytových domech
OV	Občanské vybavení
SM	Smíšené plochy
OS	Občanské vybavení – tělovýchova a sport
PV	Veřejná prostranství
RN	Plochy pro veřejnou rekreaci
ZV	Veřejná prostranství zeleně

SEZNAM PŘÍLOH

SLOŽKA PŘÍLOHY B1

- 01 Analýza širších vztahů
- 02 Analýza historie
- 03 Analýza funkcí a objektů
- 04 Analýza dopravy
- 05 Problémový výkres, demografie a pohledy
- 06 Koncept, návrh změny ÚP a napojení území
- 07 Celková situace a axonometrie s rozfázováním
- 08 Návrhová situace 1. fáze
- 09 Návrh funkcí v 1. fázi
- 10 Návrhový výkres dopravy 1. fáze
- 11 Návrhový výkres 2. fáze
- 12 Návrhový výkres 3. fáze
- 13 URBANISTICKÝ DETAIL NÁMĚSTÍ

VOLNÉ PŘÍLOHY

Elaborát urbanistické studie na formátu A3 2x
Plakát
Model v měřítku 1:1000
Flash disk s dokumentací a přílohami